

# Protokolleintrag vom 29.06.2011

2011/239

## Schriftliche Anfrage von Markus Knauss (Grüne) und Simone Brander (SP) vom 29.06.2011: Verkehrspolitische Zielsetzungen der Metropolitankonferenz Zürich

Von Markus Knauss (Grüne) und Simone Brander (SP) ist am 29. Juni 2011 folgende Schriftliche Anfrage eingereicht worden:

Die Stadt Zürich ist schon seit längerer Zeit Mitglied in der so genannten „Metropolitankonferenz Zürich“, seit Mai 2011 ist die Stadtpräsidentin auch Präsidentin des Metropolitanrates. Die Metropolitankonferenz hat in letzter Zeit einen Schwerpunkt bei Schlüsselvorhaben des Verkehrs gesetzt. Neben Projekten des öffentlichen Verkehrs sollen auch „die negativen Aspekte des Flugverkehrs objektiv betrachtet“, aber auch Strassenausbauprojekte unterstützt werden. Bei den Bahnprojekten werden jeweils die teuersten Varianten mit dem spätesten Realisierungshorizont priorisiert, während bei den Strassenprojekten ein wildes Sammelsurium beabsichtigt ist, das sich wohl kaum mit den Zielen eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden oder dem in der Gemeindeordnung festgelegten Ziel einer 2000 Watt-Gesellschaft vereinbaren lässt. Ziel all dieser Projekte ist die maximale Erschliessung der Stadt Zürich mit welchem Verkehrsmittel auch immer. Mit den Beschlüssen der Metropolitankonferenz hätten die politischen Behörden des Metropolitanraumes Zürich nun auch den Auftrag erhalten für diese Projekte beim Bund „aktiv zu lobbyieren“, so steht es zumindest auf der Webseite der Metropolitankonferenz. Zusätzlich zu den Projekten setzt sich die Metropolitankonferenz auch für die Aufnahme weiterer Strassenstücke ins Nationalstrassennetz ein: so Schaffhausen-Thayingen, Baar-Wädenswil (Hirzeltunnel), Brüttsellen-Wetzikon-Rüti-Reichenburg (Oberlandautobahn), Aarau-Aarau/Ost. Begründet werden auch diese Ausbauten mit einer „deutlichen Verbesserung der Erreichbarkeit des MR Zürich“.

Zu den unterstützten Projekten, aber auch zu den doch eher kuriosen Zielen stellen sich doch einige Fragen:

1. Hat der Stadtrat Kenntnis davon, dass er sich als Behörde dazu verpflichtet hat, für die Nordumfahrung Zürich, die Glattalautobahn und den Stadttunnel Zürich beim Bund aktiv zu lobbyieren? Falls sich nicht der Stadtrat verpflichtet hat, welche Behörde hat sich dann verpflichtet?
2. Hat bei den Ausbauvorhaben des öffentlichen Verkehrs im Stadtrat eine Auslegeordnung zwischen den jeweiligen Maximalvarianten, bspw. beim Brüttenertunnel mit Kosten von 2.13 Mia Franken oder beim Zimmerbergtunnel II mit Kosten von 1.19 Mia Franken (Zeithorizont gemäss STEP 2040) und pragmatischen Ausbauvarianten entlang der bestehenden Linien für einen Bruchteil dieser Beträge, stattgefunden?
3. Als Bedingung für einen Stadttunnel wurde vom Stadtrat 2005 noch die Einführung eines Roadpricing genannt. Roadpricing wird nun gemäss einem Beschluss des Bundesrates nicht eingeführt. Warum ist nun der Stadtrat plötzlich bedingungslos doch für den Bau des Stadttunnels, der doch gemäss Planungsstudien zu einem Mehrverkehr von rund 20% auf dem Gebiet der Stadt Zürich führen dürfte.
4. Will der Stadtrat mit der kritiklosen Unterstützung all dieser Strassenausbauprojekte die Zersiedelung aktiv fördern?
5. Wie kann in Zukunft eine Verkehrsentlastung in der Stadt Zürich, aber auch Verbesserungen bei der Gestaltung des öffentlichen Raums noch realisiert werden, wenn sich der Stadtrat aktiv für mehr Autoverkehr im weiteren Umfeld um die Stadt Zürich einsetzt?
6. Sieht der Stadtrat eine Notwendigkeit, die - in vielen Studien belegten - klimaschädlichen Auswirkungen des globalen Flugverkehrs zu beschönigen? Will der Stadtrat den ganz direkt betroffenen 6255 Personen in Zürich Nord (im ZFI gemäss Empa-Bericht für das Jahr 2009) etwa sagen, dass ihre Belastungen „objektiv“ wohl doch nicht so gross seien?
7. Wieviel kosten die Aktivitäten der Metropolitankonferenz die Stadt Zürich:
  - a) an jährlichen Beiträgen an die Metropolitankonferenz
  - b) an indirekten Kosten durch die Arbeit städtischer Verwaltungsabteilungen (gebeten wird um eine Auflistung für die Jahre 2008 bis 2010 und eine Schätzung für die Jahre 2011 und 2012)
  - c) Kosten für das aktive Lobbying (gebeten wird um Schätzung für die Jahre 2011 und 2012)
8. Nun könnte ein Motiv einer kritiklosen Übernahme der begeisterten Strassenbaupläne der Exekutiven des erweiterten Grossraumes Zürich darin liegen, dass das Verständnis der umliegenden Gemeinden und Kantone für die Verkehrsprobleme in der Stadt Zürich wächst. Inwiefern hat nun die Teilnahme an der Metropolitankonferenz die Realisierung dringend notwendiger Projekte in der Stadt Zürich (z.B. Tram Rosengarten, Tramlinie 1, Tram Affoltern) beschleunigt oder wurden für diese oder andere Projekte schon zusätzliche Geldmittel akquiriert?

Mitteilung an den Stadtrat